

den, ihre Ergänzungen, Korrekturen, Alternativen einzubringen. Schreiben Sie in einem solchen Falle doch eine E-Mail an den FRAN-

KENBUND; er wird dann die Anfragen an den Lehrstuhl oder an das Archäologische Spessartprojekt bzw. an die Autoren weiterleiten.

Vom Straßenbündel zur verrechtlichten Straße

von

Helmut Flachenecker

Folgt man zunächst einer abstrakten Definition, so sei die Straße, nach dem mittelalterlichen Straßenforscher Thomas Szabò, ein „*abgegrenzter Bodenstreifen, der als Verkehrsraum reserviert [ist] und von der Allgemeinheit zu gleichem Recht benutzt wird.*“¹⁾ Dieser „*Bodenstreifen*“ mußte jedoch eine jahrhundertlange Entwicklung auf sich nehmen, bis er tatsächlich nur *einer* wurde. Lange Zeit verliefen mehrere „*Streifen*“ nebeneinander, besonders bei Steigungen und Gefällstrecken, bis man sich auf eine – dann normierte Trasse – festlegte. Steigungen wurden so durch mehrere parallele Hohlwege überwunden. Solche Hohlwege bildeten sich besonders ausgeprägt in Buntsandsteinregionen. Dabei konnten 10-25-prozentige Anstiege auf steileren oder mehr flacheren Trassen bewältigt werden, ehe es auf einer mehr oder weniger eben werdenden Hochfläche zu einer Vereinigung kam. Gerade an solchen Steigungsabschnitten sind alte Wege besonders deutlich in der Landschaft zu erkennen, da naturgemäß Straßenrinnen auf Ebenen durch Erosion und menschliche Veränderungen häufig beseitigt bzw. schwach ausgeprägt sind. Allerdings sind auch bei den Anstiegen natürliche Veränderungen der Landschaftsformen mit zu berücksichtigen, die eine zeitliche Verortung der Straßen nicht gerade erleichtern.²⁾ Für lange Zeit mußte eigentlich von einem Straßenbündel gesprochen werden, das die naturräumlichen Vorgaben ausnutzte.³⁾

Altstraßen waren meist unbefestigte, von der örtlichen Geologie und Topographie in ihrem Verlauf bestimmte Wege; sie verliefen überwiegend auf den Höhen und nicht in den

sumpfigen, von mäandrierenden Fluß- und Bachläufen durchzogenen Tälern. Die Gewässer wurden, wenn notwendig, an Furten, später durch Brücken, überwunden. Eine Verlegung der Straßen in die Täler erfolgte erst, wenn sich dort eine größere Siedlungsdichte entwickelt hatte. Der Weg in der Höhe, entlang der Wasserscheidelinien, ermöglichte ein Vorwärtskommen ohne größere Höhenunterschiede. Ein Zusammentreffen mehrerer Straßen läßt sich häufig dort nachweisen, wo mehrere Wasserscheiden aufeinanderstießen.⁴⁾

Dieser Befund gilt etwa für den Spessart, wo die alten Höhenstraßen sich dort bündelten, wo die Flußsysteme der Kinzig, Kahl, Jossa und Lohr sich trafen. Damit entwickelte sich ein Verkehrsknoten im Raum Wiesen, Villbach und Lohrhaupten. Der Spessart ist auch ein Beispiel für eine vom Buntsandstein geprägten Grenzlandschaft – zwischen dem ungemein fruchtbaren Untermain-Rheingebiet und Mainfranken –, die durch Straßen überwunden werden mußte, um von einer dichter besiedelten Kulturlandschaft zu einer anderen zu gelangen. Der Buntsandstein bot zudem die Vorteile eines relativ trockenen Straßengrunds, da die Wege nach dem An- bzw. Abstieg aus dem Maintal über dem auf ca. 300 m liegenden Quellhorizont verliefen, und von langgestreckten Höhenrücken mit geringen Gefällen.⁵⁾ Da die Straßen bis in das 19. Jahrhundert hinein kaum befestigt waren, diente der anstehende Buntsandstein häufig als eine Art „natürliche Befestigung“.⁶⁾ Erst Ende des 18. Jahrhunderts gab es Nachrichten über Befestigungen von Straßenanstiegen mit Hilfe von Kies und Stein bzw. mit Hilfe einer

Bepflasterung und der Anlage von Entwässeungsgräben.⁷⁾

Die Geschichte von Straßen mit Hilfeschriftlicher Quellen nachvollziehen zu wollen, stößt für die Frühzeiten schnell auf Grenzen.⁸⁾ Aussagefähige Karten finden sich in der Regel erst in der Frühen Neuzeit. So fehlen für das Früh- und Hochmittelalter für den Spessart gesicherte schriftliche Nachrichten über durch ihn laufende Fernverbindungen. Vage Hinweise liefert punktuell eine gefälschte Grenzbeschreibung von 839 für das Benediktinerkloster Neustadt/Main, wo eine Nord-Süd-Straße, die bei Urphar den Main kreuzte, erahnbar wird, ebenso eine in Ost-West-Richtung. Umstritten bleibt, ob die erwähnte „heristrata“ bzw. die „via publica“ der Ost-West- oder Nord-Süd-Richtung gefolgt ist. Wolfgang Vorwerk sprach sich mit einigen guten Argumenten für die „via publica“ als Mainuferstraße aus, die später in einer Urkunde Friedrich Barbarossas als „via regia“ angesprochen wurde. Die „heristrata“ ist dagegen mit der durch den Spessart in Richtung Aschaffenburg führenden Ost-West-Straße gleichzusetzen, die unter den Namen „Espelbacher Straß“ bzw. Poststraße bekannt wurde. Von anderen Forschern wird dies genau umgekehrt gesehen.⁹⁾ Weitere Hinweise auf Straßen und Wege finden sich dann in den Quellen des Aschaffenburger Stifts St. Peter und Alexander.¹⁰⁾ Im 11. Jahrhundert wird im Rahmen einer Grenzbeschreibung des Stiftsforstes eine „exercitalis via“ [einen Kriegszug betreffend, also eine Heeresstraße] erwähnt; bei der Umschreibung der Pfarrei Lohrhaupten heißt sie dann „platea“ [Straße, Gasse]. Sie dürfte mit der Birkenhainer Landstraße, der wohl seit der Merowingerzeit aufgrund von Ortsnamen belegten bedeutendsten Höhenstraße im Nordspessart, identisch sein.¹¹⁾ Allerdings bleiben bei der Verbindung von Straßenfunden und konkreten historischen Ereignissen viele Deutungen im rein spekulativ-thesenhaften Bereich.

Schriftliches Überlieferungsgut gewährt meist nur eine den Forscher unbefriedigend zurücklassende Momentaufnahme, so daß Recherchen in der Landschaft selbst unabdingbar notwendig erscheinen. Viele Altwege lassen sich nur im Gelände finden und müs-

sen dann kartiert werden. Gerade Waldgebiete konservieren solche Wege viel besser als das landwirtschaftlich genutzte Land. Von daher ist eine Feldforschung für die Erforschung von Straßen und Straßenzügen unabdingbar. Dies mündet häufig in eine mühselige Kleinarbeit und Detailuntersuchung bei Wind und Wetter. Es wird ein detektivischer Blick vonnöten sein, Überreste von Straßen von natürlichen Erosions- und Veränderungsformen in der Landschaft abzugrenzen und als solche bestimmen zu können. Die Aufnahme der Ergebnisse in Karten, die Publierung der erläuternden Texte ist dann eine weitere mühevolle Stufe des Forschens. Häufig gehen die grundsätzlich verdienstvoll arbeitenden Forscher mit je eigenen Kartenmaßstäben und Darstellungsformen vor, wodurch Vergleiche erschwert werden. Eine Vereinheitlichung würde große Vorteile bei der Vermittlung der Ergebnisse und deren Veranschaulichung in sich bergen.

So hat die Archäologie Hinweise auf Fernwege durch den Spessart ergeben. Durch genaue Geländebegehung konnte etwa ein Hohlwegfächer beim Wiederanstieg der Straße in der Nähe des Mainübergangs bei Hofstetten (westlich von Gemünden) kartiert werden. Ähnliches war an der Altenburg bei Soden im Landkreis Miltenberg möglich. Hier diente die Burg im übrigen als Schutz für die Straße – ein „mehrgleisiges Hohlwegsystem“ – wie auch für die im Westen sich anschließende Siedlungskammer.¹²⁾ Klar wird dabei auch, daß die Straßen sich an die naturräumlichen Gegebenheiten anpaßten.

In den Grenzen des ehemaligen Römischen Reiches der Antike hat es ein engmaschiges, zeitweise gut unterhaltenes Straßensystem gegeben. Dieser Zustand wird erst ab dem 18. Jahrhundert schrittweise wieder erreicht. Das dazwischen liegende mittelalterliche Römische Reich bezeichnete sich zwar seit dem 15. Jahrhundert als ‚heilig‘, für den Bau und Unterhalt der Straßen treffen solche positiven Kennzeichnungen jedoch nicht zu. Ab dem 6. Jahrhundert kann ein Verfall der Straßenbaukunst beobachtet werden, der bis in das 12. Jahrhundert mehr oder weniger anhielt. Nach gelegentlichen Neubauten, etwa im Zuge der Neuansiedlung eines Klosters, mußte das

Straßensystem neuen Siedlungsstrukturen angepaßt werden, zunächst in Form von Verbindungen zwischen Pfalzorten und Burgen, die für das damalige Reisekönigtum unabdingbar waren, dann für die neu gegründeten Städte, mit denen ein eigentlicher Schub einsetzte. Besonders die Straßeninstandhaltung war ein großes Problem, so daß das Ausweichen auf die Flußwege die einzige Möglichkeit bot, relativ rasch verhältnismäßig viele und auch schwere Güter transportieren zu können. Bei den Fahrten flußabwärts konnte dabei die Strömungsgeschwindigkeit genutzt werden, flußaufwärts erwies sich das Treideln mit am Ufer des Flusses angelegten Pfaden als letztlich dominierend. Seit dem 9. Jahrhundert benutzte man hierzu Pferde.¹³⁾

Bei der Liniendiführung der Straßen mußten naturbedingte Voraussetzungen (Relief, Gewässernetz) mit wirtschaftspolitischen Interessen, etwa der Anlage von Märkten und Städten, verbunden werden. Sie trug zur Ausbildung einer Kulturlandschaft im entscheidenden Maße mit bei.¹⁴⁾

Natürlich lassen sich in karolingischer Zeit normative Quellen finden, die sich die Verbesserung von Straßen zur Aufgabe gemacht haben. In einer Anordnung Kaiser Lothars aus dem Jahr 832, allerdings für Italien, wies der Herrscher seine Beauftragten („*missi*“) an, einen Blick auf die öffentlichen Straßen und Brücken zu werfen, um gegebenenfalls selbst Anordnungen zu deren Verbesserung zu geben bzw. dem Kaiser davon zu berichten.¹⁵⁾ Allerdings ist bei solchen und anderen Anordnungen stets Vorsicht geboten, weil über die Umsetzung solcher Vorgaben kaum etwas bekannt ist.

Der Gedanke, daß eine Straße grundsätzlich offen für alle Benutzer sei, blieb über die Zeiten beständig erhalten. Die Straße ist eine „*via publica*“ oder „*strata legitima*“ – letzterer Begriff findet sich im Raffelstettener Zollweistum von 904/906.¹⁶⁾ Damit setzt aber auch eine Verrechtlichung der Straße ein. Es ist zunächst der König, der jedem Reisenden Sicherheit auf einer „*via regia*“ – ein dritter in den Quellen vorkommender Begriff – gewährte. Solche Zusagen finden sich häufig für Kaufleute, die bestimmte privilegierte

Marktorte zu bestimmten Zeiten besuchten. Dazu gehörten dann Zollstationen, in denen die Durchziehenden Gebühren zu zahlen hatten. Diese sollten zumindest teilweise für den Unterhalt der Straße verwendet werden. Als Friedrich I. am 6. April 1157 alle Zölle am Main bis auf drei – am Kloster Neustadt/Main, Aschaffenburg und Frankfurt – aufhob, wird indirekt die Existenz einer „*via regia*“ am Main entlang sichtbar, auf der die Kaufleute unter königlichem Schutz reisen konnten. Vermutlich ist diese mit der „*via publica*“ der Grenzbeschreibung von 839 identisch. Flußufer wie der Fluß selbst, wie eine weitere Urkunde Friedrich Barbarossas 1165 für den Rhein zeigt, wurden als „*libera et regia strata*“ angesehen.¹⁷⁾ Selbstverständlich enthält die Urkunde keinen genauen Streckenverlauf, und ebenso selbstverständlich kann davon ausgegangen werden, daß diese Maßnahme kaum über einen längeren Zeitraum tatsächlich wirkte, zu attraktiv war die Erhebung von Zöllen.

Zölle und Geleitrechte für Fürsten und Herren, die Reisenden auf bestimmten Strecken gegen eine Gebühr schützten, brachten die Straße mehr in den Blickwinkel der schriftlichen Quellen. Dementsprechend bemühte man sich um den damit verbundenen Rechtsschutz. Im Sächsischen Landfrieden vom September 1221 hieß es allgemein, für die Straßen sollten „*pax et ius*“, Frieden und Recht, gelten, wie es schon von alter Zeit her galt.¹⁸⁾ Wortwörtlich wurde diese Bestimmung im königlichen Landfrieden Heinrichs (VII.) im Juli 1224 wiederholt.¹⁹⁾ Während es für uns heute schwierig bis unmöglich ist, den konkreten Inhalt von „*pax et ius*“ zu umschreiben bzw. auch nur zu erahnen, dürfte er für die Zeitgenossen klar gewesen sein.

Die bereits erwähnte Verwendung von Zöllen für Reparaturen von Straßen und Brücken wurde den Zolleinnehmern im Mainzer Reichslandfrieden vom 15. August 1235 vorgeschrieben.²⁰⁾ Über konkrete Straßenbaumaßnahmen ist indes wenig bekannt. Zur Verfestigung des Bodens wurden in den sumpfigen Gebieten Norddeutschlands Holzbohlen verwendet. Im Deutschen Straßenmuseum in Germersheim in der Pfalz kann ein „*altgermanischer Bohlenweg aus der Zeit um 800 v.Chr.*“ bewun-

dert werden. Dort kann man sich auch über alte Straßenbautechniken informieren.²¹⁾ Für Drainage und Abfallbeseitigung wurden Straßengräben ausgehoben. Es liegt auf der Hand, daß Straßenlöcher immer wieder verfüllt werden mußten.²²⁾ Der Straßenbaufortschritt setzt wohl in und um die Städte ein. Städtische Straßen wurden mit Holzknüppeln und -planke befestigt, größere Straßenbepflasterungsmaßnahmen setzen erst im 13. Jahrhundert (etwa in Lübeck) ein. Da die Städte auf einen reibungslosen Zugang zu ihren Märkten angewiesen waren, versuchten sie im Spätmittelalter, die Zugangstraßen außerhalb ihrer Mauern ebenfalls zu verbessern, indem sie mit den benachbarten Territorialherren darüber verhandelten.²³⁾

In der Folgezeit wurden Zollprivilegien auch an Nichtadelige gegeben, wenn sie im Gegenzug für den Unterhalt der Straßen aufkamen. Eines der berühmtesten Beispiele dürfte im Jahre 1314 geschehen sein, als Heinrich Kunter die Brennerstrasse zwischen Klausen und Bozen ausbaute und der mühselige Auf- und Abstieg über den Ritten zukünftig vermieden werden konnte.

Mit der zunehmenden Entdeckung der Straße als Einnahmequelle wurden Zoll- und Geleitrechte immer attraktiver – und offensichtlich auch das Begehren mancher Herren, die Straßen zu verlegen, um sie damit in ihren Herrschaftsbereich zu bekommen. Das waren ‚Umleitungen‘ aus reinem monitär-wirtschaftlichen Interesse. Konnten damit die Reisenden, allen voran die Kaufleute, gezwungen werden, nur bestimmte Wege gehen zu dürfen?

In der „*Confoederatio cum principibus ecclesiasticis*“ verzichtete der König 1220 auf das Recht der Markt-, Münz- und Zollerhebung in den Gebieten geistlicher Fürsten – und damit, zumindest indirekt, auf die Hoheit über die Straßen. In den in der Intention parallel verlaufenden Bestimmungen für die weltlichen Fürsten („*Statutum in favorem principum*“) 1231/32 wird diesen das Geleitrecht voll und ganz übergeben. Gleichzeitig heißt es, die Umleitung von altbekannten öffentlichen Straßen könne zwar geschehen, aber die Straßenbenutzer dürften nicht gezwungen werden, diese neuen Straßen auch

befahren zu müssen.²⁴⁾ Insofern setzte sich hier der alte Gedanke der freien Benutzung wieder durch. Diese Argumentation nahm dann auch ein Mandat Heinrichs (VII.) für den Würzburger Bischof vom November 1234 auf, als der König seine Reichsschultheißen zu Nürnberg, Rothenburg, Hall, Schweinfurt, Königshofen/Grabfeld und Lenkersheim anwies, keine Straßen von würzburgischen Orten weg umzuleiten. Konkret ging es um eine Straßenführung bei Schweinfurt, die „contra ius“ verändert worden war.²⁵⁾

Die Freiheit der „*strata publica*“ wurde dann auch von Friedrich II. 1236 festgeschrieben. Kein Mensch, der sich auf einer öffentlichen Straße auf dem Weg zu einem Markt befände, könne von dieser weggezwungen werden; er müsse keine privaten, d.h., von einem Landesherrn neu errichteten Wege („*via privata*“) benutzen, nur um dann zu den Märkten dieses Herrn zu gelangen.²⁶⁾ Diese aggressive Wirtschaftspolitik führte zur Anlage neuer Straßen und zur erneut aufgeworfenen Frage nach der freien Wegnutzung. Auch bei dieser normativen Bestimmung gilt, daß ihre Durchsetzung von Fall zu Fall sorgfältig analysiert werden muß. Wie sehr dieses Problem in der Mitte des 13. Jahrhunderts aktuell war, zeigt ein Blick in die Steiermark, wo 1248 der kaiserliche Reichshauptmann ebenfalls angewiesen wurde, gegen jene vorzugehen, die öffentliche Straßen verlegen und deren Benutzer angreifen wollten.²⁷⁾

Im 14. Jahrhundert setzen dann Geleitverträge zwischen den einzelnen Landesherren ein, die Straßen erwähnen, nicht aber den Verlauf derselben und wenn, dann nur abschnittsweise. Eine solche Abmachung wurde 1313 zwischen den Burggrafen von Nürnberg, den Herren von Hohenlohe, den Grafen von Rieneck und denen von Wertheim geschlossen. Im Spessarter Försterweistum von 1339 werden vier Straßen namentlich genannt: „*hohe straß – eßelpfad – wiser straß – Espelbacherstraße*“.²⁸⁾ Außerdem tauchen Mainfurten bei Lohr, Hafenlohr, Lengfurt und Stadtprozelten auf. Der Eselsweg als Nord-Süd-Verbindung und die Birkenhainer Straße als Ost-West-Verbindung im Nordspessart, die „*Espelbacherstraße*“ als frühere „*Herristraße*“ und spätere Poststraße im südliche-

ren Spessart werden hier sichtbar.²⁹⁾ Die Hohe Straße beschrieb die Verbindung zwischen dem Kloster Fulda und dessen Besitzungen im Waldsassengau um die Propstei Holzkirchen herum. Sie überschritt bei Langenprozelten bzw. Hofstetten den Main.³⁰⁾

Die Straße wurde im Hochmittelalter durch ihre Verrechtlichung zum Objekt herrschaftlicher wie wirtschaftlicher Interessen. Dies geschah zu jenem Zeitpunkte, als der König sein Regal, allein Schutz und Schirm der auf der Straße Reisenden zu gewähren, nicht mehr aufrecht erhalten konnte. Damit mußte ihre Führung und Anlage im Gelände festgelegt werden, Variationen sollten zukünftig ausgeschaltet werden. Damit sollte die Anlage von Schleichwegen, an Zoll- und Geleitstationen vorbei, verhindert werden. Dem Erfindungsreichtum von Straßenbesitzern und Straßennutzern waren allerdings weiterhin keine Grenzen gesetzt. Letztendlich wurde somit aufgrund des Druckes der Straßenherren aus einem Straßenbündel eine einzige Straße.

Wegeforschung in der Schweiz, in: Schwinges, Rainer C. (Hg.): Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter (= Vorträge und Forschungen 66). Sigmaringen 2007, S. 118–159; vgl. auch die Tagungszusammenfassung in: <http://www.konstanzer-arbeitskreis.de/information/tagungsberichte/ReichenauTagung10-2005Bericht.pdf>.

- ⁴⁾ Kampfmann/Krimm: Verkehrsgeographie (wie Anm. 2), S. 21.
- ⁵⁾ Kampfmann/Krimm: Verkehrsgeographie (wie Anm. 2), S. 11. – Eine Möglichkeit, die Trassen zu erforschen, sieht Wilhelm Störmer in einer breiteren Auswertung der Flurnamenforschung: ders.: Miltenberg (Historischer Atlas von Bayern. Franken Reihe 1 Heft 25). München 1979, S. 19–22, hier S. 19.
- ⁶⁾ Vorwerk, Wolfgang: Die Lohrer Straße – Eine vergessene Straße über den Spessart von Lohr nach Aschaffenburg, in: ders.: Historische Spurenreise. Beiträge zur Geschichte des Lohrer Schloß- und Amtsviertels, zur Straßengeschichte des Spessarts und zu einigen anderen Themen (= Schriften des Geschichts- und Museumsvereins Lohr am Main 33). Lohr 2000, S. 37–51, hier S. 40.
- ⁷⁾ Vorwerk: Lohrer Straße (wie Anm. 6), S. 47.
- ⁸⁾ Landau, Georg: Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland. Kassel 1958.
- ⁹⁾ Vorwerk, Wolfgang: „Via Publica“: ein Fernweg am Ostrand des Spessarts, in: ders.: Historische Spurenreise (wie Anm. 6), S. 92–107, Karte S. 102; gegen Kampfmann/Krimm, Verkehrsgeographie (wie Anm. 2), S. 12; Vorwerks Position wird positiv aufgenommen bei Christ, Günter. Lohr am Main (Historischer Atlas von Bayern. Franken Reihe 1 Heft 34). München 2007, S. 4. – Siehe (gefälschte) Tauschbestätigung Ludwig des Frommen für das Kloster Fulda mit einem Grafen Poppo 839 (Dronke, Ernst Friedrich Johann: Codex diplomaticus Fuldensis. Kassel 1850 ND Aalen 1962, Nr. 655): „*Id est ab illo loco./Ubi chuningerinbach consurgit./Per decursum eius usque quo in moin influit./Deinde ad locum qui dicitur chuo-marcha./Inde ad locu./qui dr grimila./et heri-straza./Inde ad erleninen./Inde ad locu qin dr wachenbach./ad steinbach./Inde ad locu qui dr crint ad locu et dictu fisbach./et steinenhaue./h via publicam./usq ad qoddam bu..../inde mar-cham monasterii vocabulo Niunstat./usque ad prenominatum locum./ubi memoratus chum-gesbach consurgit.*“

Anmerkungen:

- ¹⁾ Szabó, Thomas: Straße, in: Lexikon des Mittelalters 8, Sp. 220–224.
- ²⁾ Kampfmann, Gerhard/Krimm, Stefan: Verkehrsgeographie und Standorttypologie der Glashütten im Spessart (= Veröffentlichungen des Geschichts- und Kunstvereins Aschaffenburg 18,2). Aschaffenburg 1988, S. 20. – Die Schwierigkeiten, vorzeitliche Verkehrswägen exakt nachweisen zu können, diskutiert auch Heinrich Wagner für den südlichen Anstieg der Rhön: ders.: Neustadt/Saale (Historischer Atlas von Bayern. Franken Reihe 1 Heft 27). München 1982, S. 5–9 (mit Karte „Verkehrswägen bis zur Frühen Neuzeit“); ders.: Mellrichstadt (Historischer Atlas von Bayern. Franken Reihe 1 Heft 29). München 1992, S. 7–12 (mit Karte „Verkehrswägen bis zur Frühen Neuzeit“).
- ³⁾ Ähnliche Funde auch in der Schweiz, wo bis zu 17 Spurrollenpaare für unterschiedliche Zeiträume an ein und derselben Stelle gefunden wurden. Die Spurweite schwankte 105 bis 115 cm: Schiedt, Hans-Ulrich/Schneider, Guy/Herzig, Heinz E.: Historische Straßen und

- ¹⁰⁾ Kampfmann/Krimm: Verkehrsgeographie (wie Anm. 2), S. 13.
- ¹¹⁾ Richter, Karl: Gemünden (Historischer Atlas von Bayern. Teil Franken Reihe 1 Heft 11). München 1963, S. 18; zusammenfassend Christ: Lohr (wie Anm. 9), S. 3: Auf die späte Merowingerzeit deuten die Ortsnamen Michelbach, Lohrhaupten, Gemünden. – Gleichsetzung auch bei Schwarz, Klaus: Der frühmittelalterliche Landesausbau in Nordost-Bayern archäologisch gesehen, in: Ausgrabungen in Deutschland. Gefördert von der Deutschen Forschungsgemeinschaft 1950–1975. Teil 2 Römische Kaiserzeit im freien Germanien. Frühmittelalter I (= Römisch-Germanisches Zentralmuseum Monographien Bd. 1,2). Mainz 1975, S. 338–409, hier S. 383f.
- ¹²⁾ Schwarz: Landesausbau (wie Anm. 11), S. 377, S. 382, Zitat S. 385.
- ¹³⁾ Ellmers, Detlev: Techniken und Organisationsformen zur Nutzung der Binnenwasserstraßen im hohen und späten Mittelalter, in: Schwinges: Straßen und Verkehrswesen (wie Anm. 3), S. 161–183.
- ¹⁴⁾ Denecke, Dietrich: Linienführung und Netzgestalt mittelalterlicher Verkehrswege – eine raumstrukturelle Perspektive, in: Schwinges: Straßen und Verkehrswesen (wie Anm. 3), S. 49–70.
- ¹⁵⁾ MGH *Capitularia regum Francorum* II Nr. 202 cap. 13, S. 64f.: „*De viis et pontibus et ceteris excubitis publicis, ut inquirant, et quae potuerint emendent aut nobis, quod invenerint, renuntient.*“
- ¹⁶⁾ Weinrich, Lorenz: Quellen zur Deutschen Verfassungs-, Wirtschafts- und Sozialgeschichte bis 1250 (= Freiherr vom Stein-Gedächtnisausgabe 32). Darmstadt 1977, Nr. 4 Punkt 5 (904/06).
- ¹⁷⁾ Weinrich: Quellen (wie Anm. 16), Nr. 62 (1157 April 6): „*... ut mercatores per Mogum ascendentibus seu per ripam fluminis, que via regia esse dinoscitur, funes trahentes ...*“ [„*funes*“ ist Treideltau]. Urkunde für den Rhein aus dem November 1165: MGH Const I Nr. 228, S. 323f. – Dazu auch Schneider, Reinhard: Das Königsrecht an schiffbaren Flüssen, in: Schwinges: Straßen und Verkehrswesen (wie Anm. 3), S. 185–200, hier S. 191.
- ¹⁸⁾ Weinrich: Quellen (wie Anm. 16), Nr. 97 (1221 Sept. 1) Punkt 3: „*Strate omnes cum in terra tum in aqua eandem pacem et ius habebunt, quod ab antiquo habuerunt.*“
- ¹⁹⁾ Ebd., Nr. 102 (1224 Juli) Punkt 3.
- ²⁰⁾ Ebd., Nr. 119 (1235 Aug. 15) Punkt 7: „*... ad reparationem poncium et stratarum.*“
- ²¹⁾ Internet-Auftritt des Museums: <http://deutsches-strassenmuseum.de>.
- ²²⁾ Szabò: Straße (wie Anm. 1).
- ²³⁾ Szabò, Thomas: Die Straßen in Deutschland und Italien im Mittelalter, in: Schwinges: Straßen und Verkehrswesen (wie Anm. 3), S. 71–118.
- ²⁴⁾ Weinrich: Quellen (wie Anm. 16), Nr. 114 (1232 Mai) Punkt 4: „*Item strate antique non declinarentur nisi de transeuncium voluntate.*“
- ²⁵⁾ Ebd., Nr. 118 (1234 Nov. 21): „*... in strata ibidem [= Swinfurth], que declinatur contra ius ...*“
- ²⁶⁾ Ebd., Nr. 122 (1236 Juli): „*... si generaliter homines euntes per strata publicam ad forum debeant ab eadem strata publica revocari et cogi per aliquos ire per vias privatas ad fora sua ...*“ Entscheidung: „*... quod non licet aliqui prohibere hominibus nec revocare eos a strata publica, quin vadant ad forum, ubi possint sua comoda exercere.*“
- ²⁷⁾ Weinrich, Quellen (wie Anm. 16), Nr. 131 (1248): „*... in eos specialiter, qui stratas et itineraria publica violare presumunt.*“
- ²⁸⁾ Gedruckt in Karl Vanselow, Die Waldbau-technik im Spessart, Berlin 1926, S. 171–180.
- ²⁹⁾ Vorwerk, Via publica (wie Anm. 9), S. 97.
- ³⁰⁾ Richter, Gemünden (wie Anm. 11), S. 19; Christ, Lohr (wie Anm. 9), S. 3f.